報道資料

実はここにも
総務省
MIC Ministry of Internal Affairs and Communications

平成24年12月25日
四国行政評価支局

高速道路の逆走防止対策の推進について
～ 四国地域行政苦情救済推進会議の意見を踏まえたあっせん ～

総務省四国行政評価支局（局長：茂垣栄一）は、「高速道路の逆走防止対策について不足の状況があれば追加措置を講じ、安心して利用できるようにしてほしい」旨の行政相談を受け、四国地域行政苦情救済推進会議（座長:土田哲也香川大学名誉教授）に諮り、重大事故につながりかねない逆走事案防止のための対策の一層の推進が望まれるなどの意見を踏まえて、平成24年12月25日、西日本高速道路株式会社四国支社及び本州四国連絡高速道路株式会社に対し、①インターチェンジ等における本線との合流箇所等へのラバーポール及び路面標示（矢印）の整備、②サービスエリア・パーキングエリアの休憩施設案内標識の表示内容の変更（「地名」表示から「本線」表示への変更）の推進等を検討するようあっせんしました。

（相談の内容）

高速道路のＳＡ（サービスエリア）やＰＡ（パーキングエリア）において、ポスター、貼紙又はちらしにより、ドライバーに対する逆走防止のための注意喚起が行われているが、先般新東名高速道路で高齢ドライバーによる逆走事件があり、今年１月には高松自動車道（香川県内）で逆走による死亡事故が発生したとの報道があったこと等を考えると、果たして逆走防止対策が十分に講じられているか不安を感じるので、不足の状況があれば追加措置を講じ、安心して利用できるようにしてほしい。（平成24年５月18日受付）

（制度の概要等）

高速道路は、自動車の高速走行の用に供するために設置される道路であり、自動車の安全走行の確保のために、道路構造令（昭和45年政令第320号）、各高速道路株式会社の定めた技術基準等に則して各施設が整備されるとともに、道路交通法（昭和35年法律第105号）等により、一方通行が強制されるなど通行方法等が一般道よりも厳しく規制されており、当該規制のために、道路構造面での措置（車線、中央帯の設置等）、規制標識（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第３号）に基づくもの）の設置等の措置が講じられている。

しかしながら、道路管理者では、ドライバーの不注意、軽率な判断等による逆走事案（誤進入、反転等）が後を絶たず、対向する通常走行の車両を巻き込む重大事故につながりかねないことから、ドライバーに対して一層の注意喚起を促すための補完措置が必要との判断に基づき、ハード、ソフト両面の逆走防止対策に取り組んでいる状況にある。

（逆走防止対策の例）

○インターチェンジ（以下「ＩＣ」という。）、サービスエリア（以下「ＳＡ」という。）・パーキングエリア（以下「ＰＡ」という。）における本線との合流箇所等へのラバーポール（以下単に「ポール」という。）及び路面標示（矢印）の整備

○ＳＡ・ＰＡにおける休憩施設案内標識による本線方向の案内・誘導

○ＳＡ・ＰＡでの立て看板、ポスター、貼紙又はちらしによる注意喚起

○道路管理者のインターネット・ホームページでの注意喚起

（当局の調査結果）

○高速道路の逆走事案及び逆走事故の発生状況

平成19年から23年までの間に、西日本高速道路株式会社（以下「ＮＥＸＣＯ西日本」という。）四国支社管内では、逆走事案が毎年60件前後発生し、毎年１～４件の逆走事故が発生している（平成21年には死亡事故１件が発生）。（資料１参照）

また、本州四国連絡高速道路株式会社（以下「ＪＢ本四高速」という。）管内（兵庫、岡山及び広島県分を含む）では、通報による把握分だけでも逆走事案が毎年30件前後発生し（平成19年及び20年は不明。なお、22年以降は、社会実験事業として設置されている逆走防止装置（38か所）により年間100件を超える逆走事案が別途把握されている。）、19年を除き毎年１、２件の逆走事故が発生している（死亡事故はなし）。（資料１参照）

逆走の発生箇所については、ＮＥＸＣＯ西日本管内で平成15年から21年までに発生した逆走事案69件を分析した資料によれば、ＩＣ関係が36件（52.2%）、本線関係が18件（26.1%）、ＳＡ・ＰＡ関係が12件（17.4%）、ジャンクション（以下「ＪＣＴ」という。）関係が3件（4.3%）となっており、そのうちＩＣ関係では、本線との合流箇所（５件）、オフランプ（本線からの退出レーン）の合流箇所（７件）、料金所の退出直前部分（８件）の件数が比較的多い状況にある。（資料２参照）

○高速道路の逆走防止対策の実施状況

ＮＥＸＣＯ西日本四国支社は、最近では、平成23年度には、ＩＣ、ＪＣＴ及びＳＡ・ＰＡにおける本線との合流箇所89か所についてポール（31か所）及び路面標示（矢印）（89か所）を整備したほか、ソフト対策として同社ホームページ、ＳＡ・ＰＡでの啓発ポスター、ちらし等による利用者への注意喚起・啓発を実施している。

また、平成24年度は、23年度と同様のソフト対策を引き続き実施しており、さらにＩＣにおける本線との合流箇所で23年度までに未整備となっている２か所について、ポール（１か所）並びにポール及び路面標示（矢印）（１か所）の整備を予定しているとしている。

一方、ＪＢ本四高速は、最近では、平成23年度には、ＩＣ及びＳＡ・ＰＡについて案内・注意看板、駐車場内の路面標示（矢印）等の追加等のハード対策を実施したほか、ソフト対策として、情報板による逆走防止のための情報提供、同社ホームページ、ＳＡ・ＰＡでの啓発ポスター、ちらし等による利用者への注意喚起・啓発を実施している。また、平成24年度は、ソフト・ハード対策とも23年度と同様の対策を引き続き実施している。

○高速道路の逆走防止対策の追加措置について検討を要するとみられる事例

ア　ＩＣ及びＳＡ・ＰＡにおける本線との合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備

ＪＢ本四高速が管理する四国内のＩＣ及びＳＡ・ＰＡにおける本線との合流箇所においては、次のとおり、ポール及び路面標示（矢印）が未整備の箇所が相当数見られる。

①　ＩＣにおける本線との合流箇所13か所のうち、１か所はポール、路面標示（矢印）ともに整備されているものの、12か所はポール、路面標示（矢印）ともに未整備となっている。

②　ＳＡ・ＰＡにおける本線との合流箇所３か所は、全てポール、路面標示（矢印）ともに未整備となっている。〈写真１〉

ＩＣ及びＳＡ・ＰＡにおける本線との合流箇所は、逆走発生箇所として確認されている例が比較的多いこと、今後も高齢ドライバーの増加が予測されること等を考慮した場合、ポール及び路面標示（矢印）を整備することが望ましいものと考えられる。

イ　ＪＣＴにおける合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備

ＮＥＸＣＯ西日本四国支社が管理するＪＣＴは４か所（「坂出ＪＣＴ」、「川之江ＪＣＴ」、「川之江東ＪＣＴ」及び「いよ小松ＪＣＴ」）であり、これらＪＣＴにおけるｉ）本線との合流箇所８か所（４ＪＣＴ×２か所）は、ポール、路面標示（矢印）ともに整

備済みであるものの、ⅱ）オフランプとオフランプの合流箇所４か所（４ＪＣＴ×１か所）は、ポール、路面標示（矢印）ともに未整備となっている。（資料３参照）

オフランプとオフランプの合流箇所は、ポール、路面標示（矢印）ともに整備されている本線との合流箇所と構造が似ていること等を考慮した場合、ポール及び路面標示（矢印）を整備することが望ましいものと考えられる。

ウ　ＩＣのオフランプにおける合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備

ＮＥＸＣＯ西日本四国支社が管理するＩＣのオフランプにおける合流箇所31か所のうち、ⅰ）ポール、路面標示（矢印）ともに整備済みの箇所は無く、ⅱ）ポール又は路面標示（矢印）のいずれかのみの整備が７か所、ⅲ）ポール、路面標示（矢印）ともに未整備が24か所となっている。〈写真２〉

また、ＪＢ本四高速が管理する四国内のＩＣのオフランプにおける合流箇所10か所は、全てポール、路面標示（矢印）ともに未整備となっている。

ＩＣのオフランプにおける合流箇所は、逆走発生箇所として確認されている例が比較的多いこと等を考慮した場合、路面標示（矢印）を整備するとともに、合流する車両がポールに接触することが懸念されるなどの安全対策上設置困難な箇所を除き、ポールを整備することが望ましいものと考えられる。

エ　ＩＣ料金所ゲート付近（ゲート進入直後）の上下線の分離（開口部の閉鎖）等

ＮＥＸＣＯ西日本四国支社が管理するＩＣのうち、構造上、上下線の料金所がそれぞれ別になっているＩＣを除く32か所について、料金所ゲート付近（ゲート進入直後）の上下線の分離（開口部の閉鎖）状況をみると、平成24年10月11日現在、上下線を分離しているものが21か所、緊急車両等の通行に支障があるとして開口部を設けているものが11か所となっているが、当局の現地確認（平成24年５月～同年６月）においては、上下線を分離しているとされている21か所のうち、引田ＩＣ（５月21日）及び高知ＩＣ（６月５日）では開口部を設けており、従来から原則として閉鎖する方針であったにもかかわらず、平常時においても閉鎖されていない状況が認められた。〈写真３〉

オ　ＳＡ・ＰＡの休憩施設案内標識（休憩施設の出口案内）

休憩施設案内標識は休憩施設（ＳＡ・ＰＡ）の利用車を本線へスムーズに誘導するために設置され、ＮＥＸＣＯ西日本の「交通安全施設・交通管理施設等標識設置要領」（平成17年10月策定）では、当該標識には「本線」と表示することが定められているが、同社四国支社が管理する休憩施設36か所において、ⅰ）「本線」と表示している施設は17か所で、ⅱ）本線の行き先である「神戸」、「松山」等の「地名」を表示している施設が16か所、ⅲ）「本線」と「地名」表示が混在している施設が３か所となっている。

また、ＪＢ本四高速が管理する四国内の休憩施設４か所において、ⅰ）「本線」と「地名」表示が混在している施設が３か所、ⅱ）標識のない施設が１か所となっている（ＮＥＸＣＯ西日本の要領を準用）。〈写真４〉

カ　高速道路の逆走防止対策に係るＮＥＸＣＯ西日本四国支社とＪＢ本四高速との連携

ＮＥＸＣＯ西日本四国支社及びＪＢ本四高速は、高速道路の逆走防止に係るドライバーへの注意喚起のため、ＳＡ・ＰＡ等に独自に作成したちらしを備え付けており、例えば、ＪＢ本四高速は、利用すべきＩＣを誤らないようＩＣの利用案内のためのちらしを作成し、同社が管理する路線のＳＡ・ＰＡ等に備え付けているものの、ＮＥＸＣＯ西日本（四国支社等）が管理する路線の最寄りのＳＡ・ＰＡに備え付けるまでには至っていないが、ＪＢ本四高速では当該ちらしの配布についてＮＥＸＣＯ西日本（四国支社等）の協力が得られれば、より広範な案内が可能となり逆走防止にも資するものと考えられるとしている。

あっせん

（あっせん内容）

高速道路の逆走防止対策を一層推進し、利用者の安全を確保する観点から次の事項について追加措置を講じることを検討すること。

① IC及びSA・PAにおける本線との合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備（JB本四高速のみ）
② JCTにおける合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備（NEXCO西日本四国支社のみ）
③ ICのオフランプにおける合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備
④ IC料金所ゲート付近（ゲート進入直後）の上下線の分離（開口部の閉鎖）の徹底及び分離困難な箇所への誤進入等の防止策（NEXCO西日本四国支社のみ）
⑤ SA・PAの休憩施設案内標識（休憩施設の出口案内）の表示内容
⑥ 逆走防止対策に係るNEXCO西日本四国支社とJB本四高速との連携

写真１　**ＰＡにおける本線との合流箇所でポール、路面標示（矢印）ともに未整備の事例**



上浦ＰＡ　下り（ＪＢ本四高速・しまなみ海道）

※　**ポール、路面標示（矢印）ともに整備されている事例**



高松中央ＩＣ　上り（ＮＥＸＣＯ西日本・高松道）

写真２　**ＩＣのオフランプにおける合流箇所で路面標示（矢印）のみ整備されている事例**



脇町ＩＣ（ＮＥＸＣＯ西日本・徳島道）

写真３　ＩＣ料金所ゲート付近（ゲート進入直後）において開口部を設けている事例



引田ＩＣ（ＮＥＸＣＯ西日本・高松道）

※　上下線を分離している事例



高松中央ＩＣ
（ＮＥＸＣＯ西日本・高松道）

写真４　ＳＡ・ＰＡの休憩施設案内標識（休憩施設の出口案内）に「地名」を表示している事例



南国ＳＡ下り（ＮＥＸＣＯ西日本・高知道）

※　「本線」と表示している事例



津田の松原ＳＡ上り
（ＮＥＸＣＯ西日本・高松道）

【参考】四国地域行政苦情救済推進会議

苦情の処理に民間有識者の意見を反映させることにより、国民の視点に立った苦情解決を図ることを目的とする。

（構成員）

委員	石原　俊輔	四国経済連合会常務理事
委員	泉　　隆治	四国行政相談委員連合協議会会長
委員	泉川　誉夫	四国新聞社執行役員広告局長
委員	兼間　道子	日本ケアシステム協会会長
座長	土田　哲也	香川大学名誉教授
委員	中井　慶子	高松ユネスコクラブ会長

(お問い合わせ先)

首席行政相談官　香川　定之
行政相談専門官　児玉　憲三

電　話：087-831-9204
ＦＡＸ：087-831-4510

資料１

表１　ＮＥＸＣＯ西日本四国支社管内及びＪＢ本四高速管内における逆走事案の発生状況

（単位：件）

道路管理者	区　分	平成19年	20	21	22	23	計
ＮＥＸＣＯ西日本四国支社	発生件数	50	63	71	67	56	307
ＪＢ本四高速	発生件数（通報分）	不明	不明	35	24	27	86
	発生件数（逆走防止装置分）	－	－	－	114	165	279

（注）１　ＪＢ本四高速管内の件数は、兵庫、岡山及び広島県分を含む。

２　ＮＥＸＣＯ西日本四国支社及びＪＢ本四高速の資料に基づき当局が作成した。

表２　ＮＥＸＣＯ西日本四国支社管内及びＪＢ本四高速管内における逆走事故の発生状況

（単位：件）

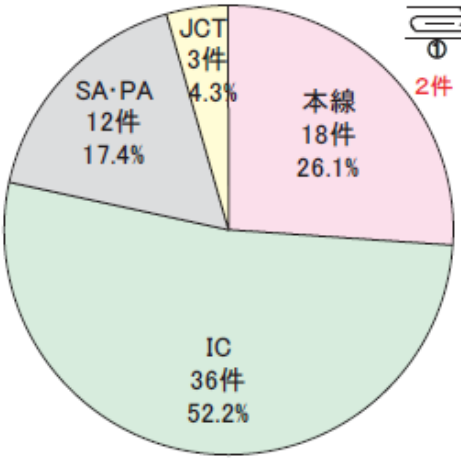
道路管理者	区　分		平成19年	20	21	22	23	計
ＮＥＸＣＯ西日本四国支社	発生件数	計	1	1	4	3	1	10
		死亡事故	0	0	1	0	0	1
		負傷事故	1	0	2	2	1	6
		負傷者なし	0	1	1	1	0	3
ＪＢ本四高速	発生件数	計	0	2	1	1	2	6
		死亡事故	0	0	0	0	0	0
		負傷事故	0	1	0	0	1	2
		負傷者なし	0	1	1	1	1	4

（注）１　ＪＢ本四高速管内の件数は、兵庫、岡山及び広島県分を含む。

２　ＮＥＸＣＯ西日本四国支社及びＪＢ本四高速の資料に基づき当局が作成した。

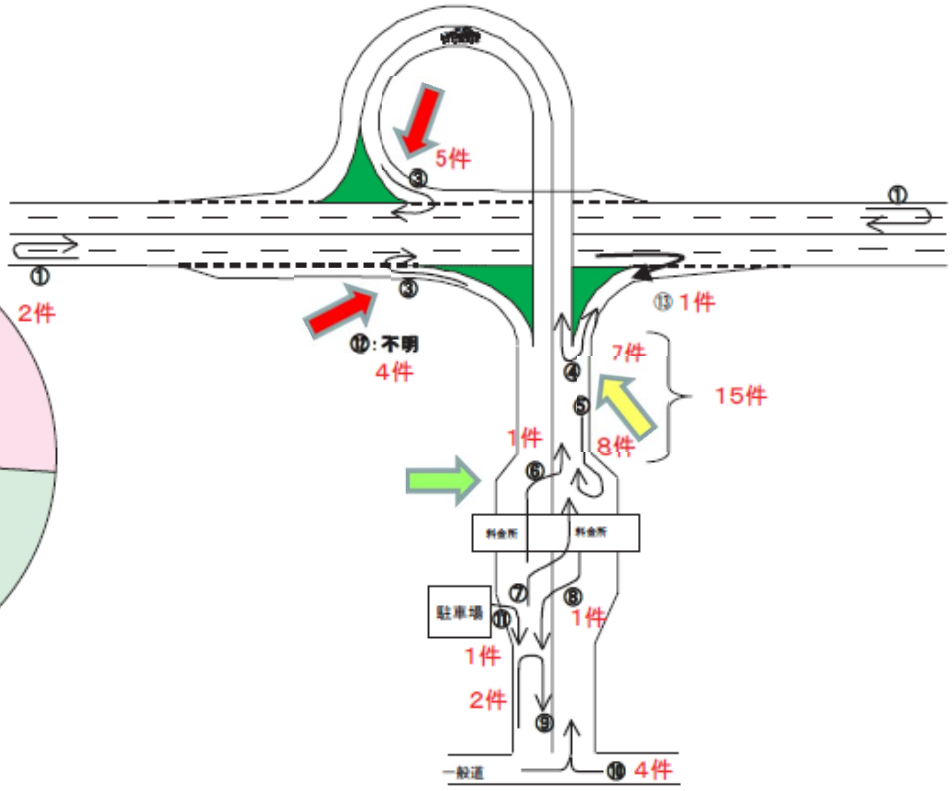
資料２

○　NEXCO西日本管内の逆走事案の発生状況
（H15～21年）



N＝69件（場所不明36件除く）

図－５　逆走発生箇所の場所



図－６　逆走開始位置（ＩＣ部詳細）

（注）本資料は、ＮＥＸＣＯ西日本が㈶道路新産業開発機構の『道路行政セミナー2010年４月号』（同機構のＨＰで公開）に寄稿した「高速道路における逆走事故とその対策について」から抜粋した。

：　本線との合流箇所　③

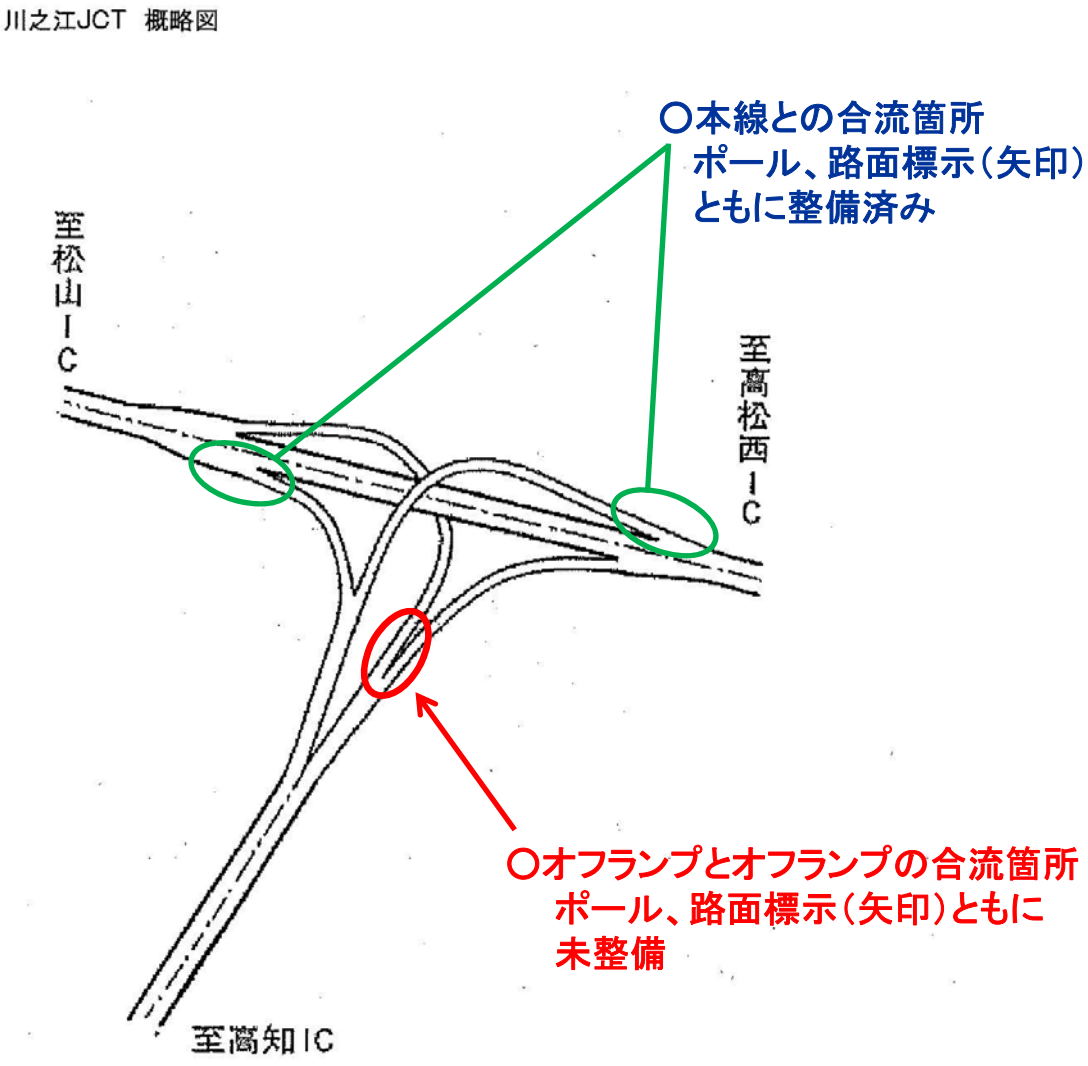
：　オフランプの合流箇所　④

：　上下線間にある開口部　⑥

※　当局が説明のために図－６に書き加えた。

資料３

○　JCTにおける合流箇所へのポール及び路面標示（矢印）の整備の状況



川之江JCT　　NEXCO西日本（高松道・松山道・高知道）

※　NEXCO西日本四国支社提供の概略図を基に当局が作成した。